notiziario della sat dlf udine

Numero 32 Anno 9 (1) Marzo 2004

La Tarvisio-Fusine-Jesenice

Sul numero 4 (gennaio 1997) de **il tender** è apparsa la notizia del progetto di una pista ciclabile sul tracciato della linea Tarvisio-Fusine, mentre sul numero 22 (settembre 2001) è stato segnalato l'inizio dei lavori per la sua costruzione. Ora presentiamo questo articolo per colmare una lacuna su questa linea dimenticata e sconosciuta, o quasi.

La ferrovia Tarvisio Boscoverde-Fusine-Jesenice venne aperta il 14 dicembre 1870; in seguito, il 25 novembre 1873, venne collegata a Villach via Tarvisio Centrale attraverso l'ardito ponte sul torrente Slizza.

La gestione era affidata alla "Ferrovia Rudolfiana" KRB (Kronprinz Rudolf Bahn); in seguito, nel 1871, essa è passata alle celebri Imperial Regie Ferrovie dello Stato kkStB (kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen).

Questi i dati della sezione Tarvisio Centrale-Fusine-(confine), tratta che fu chiusa nel 1965.

La linea partiva dalla stazione di Tarvisio Centrale a 728 metri sul livello del mare. Il binario preposto al servizio della linea di Fusine era il N° 8. Dopo pochi metri con una curva ci si immetteva al km 0+519 sul già citato ponte sullo Slizza, opera a travata in ferro a via superiore, rettilinea in ascesa del 20‰, lunga 62,46 m ed alta altrettanti metri sul torrente.

Una curiosità a dire il vero un po' macabra riguardo a questo ponte: l'ingegnere progettista dell'opera si suicidò con un colpo alla tempia quando durante il collaudo, a causa di un cedimento della spalletta, il ponte si abbassò più del previsto, evento da lui ritenuto un'onta alla sua professionalità. Modi di vedere il proprio lavoro d'altri tempi; dovesse succedere al giorno d'oggi ci sarebbero meno ingegneri in attività e forse più serietà, visto i crolli che ci sono stati anche di edifici nuovi.

Fa inoltre un certo effetto pensare (almeno a me) che l'acqua che scorre nella profonda forra del torrente sotto il ponte terminerà la sua corsa non già nell'Adriatico, ma nel Mar Nero dopo essersi gettata nella Drava, nella Sava e nel Danubio.

Si arrivava quindi nella stazione di Tarvisio Boscoverde o Tarvisio Vecchia, Alt Tarvis per gli austriaci. E' da notare che questa stazione era nata di testa, per poi essere tagliata fuori quando la linea fu collegata a Tarvisio Centrale.

Un altro fatto curioso è che nel 1879 da Tarvisio Centrale si dipartì una linea ai tempi secondaria per la KRB, ma che poi per i destini della storia divenne principale, mentre la linea oggetto dell'articolo divenne secondaria, finendo addirittura per scomparire. Ah, dimenticavo: la linea secondaria era la Pontebbana!

Ora la vecchia Boscoverde, completamente cambiata, si è presa la rivincita sulla Centrale; infatti quest'ultima è scomparsa assieme al tracciato della vecchia Pontebbana e Bo-

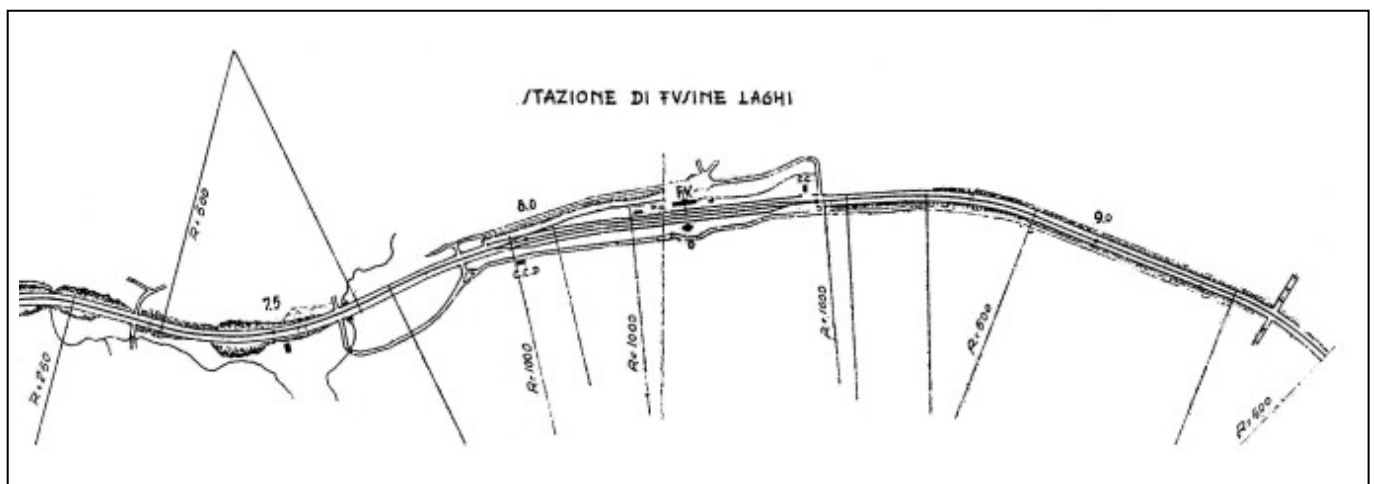
Le stazioni di Tarvisio

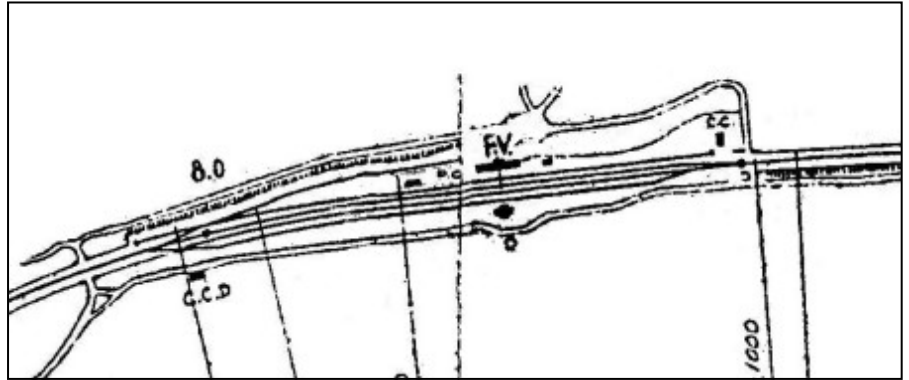
Un casello della linea (foto C. Canton)

scoverde è diventata l'unica stazione di Tarvisio sulla nuova Pontebbana.
Nel 1915 si prevedeva di costruire dalla stazione di Boscoverde una linea di 12 km a scartamento metrico con trazione elettrica verso Sella Nevea; poi la prima guerra mondiale bloccò ogni cosa.
Ritorniamo alla nostra linea; da qui essa saliva continuamente verso la sella di Fusine a 875 m s.l.m. con una pendenza che variava normalmente tra il 9 ed il 16‰, ma con picchi del 20‰, con andamento sinuoso in mezzo a stupende abetaie e con curve di raggio compreso tra i 200 e i 400 metri. Si arrivava quindi al km 3+840 dove c'era la più importante opera della linea (da notare che lungo tutto il tratto da Tarvisio ad Jesenice non ci sono gallerie). Questa opera è un imponente ponte in ferro rettilineo a via superiore a 3 luci lungo 133,7 metri in pendenza dell'11‰; anche i piloni sono in ferro. Le 3 luci, una diversa dall'altra, misurano rispettivamente 43,62, 50,26 e 39,23 metri; i binari passano ad altezza massima di 40 metri sul Rio Bianco. Poco più avanti c'era un'insegna che indicava il confine tra la Kraina e la Carinzia.

Il viadotto sul Rio Bianco nel 1987 (foto C. Canton)

Un tratto della linea con palo semaforico nel 1987 (foto C. Canton)

Al km 4+295 c'era un altro ponte sul Rio Nero lungo 15 metri ed alto 21 metri.
Al km 6+482 si giungeva alla fermata di Fusine in Valromana o Weissenfels in tedesco. Fino ai primi anni '70 la linea era esercita a regime di raccordo fino a questa località per servire la fonderia che prende il nome dal paese: la Weissenfels, nota produttrice di catene.
Al km 8+262 si trovava Fusine Laghi, Ratshach per gli austriaci e Ratece per gli sloveni. Qui fino al 1965 c'era il capolinea della tratta italiana e la stazione di confine con l'allora Jugoslavia. La stazione era posta a 840 m s.l.m. in un'ampia vallata dal fondo piano e disponeva di 3 binari di transito e di 3 tronchini, più una rimessa per le locomotive. In questa stazione, dagli anni '20, aveva inizio il servizio con materiale rotabile del-

Planimetria della linea nella zona della stazione di Fusine Laghi e del confine

le ferrovie jugoslave.
La linea di confine tra l'Italia e la Jugoslavia era posta al km 9+337,50.
Da segnalare un progetto che prevedeva di trasformare la tratta italiana ed un tratto di linea jugoslava in una specie di tramvia internazionale tra località sciistiche, con partenza da Kraniska Gora, passaggio per Boscoverde e proseguimento sulla Pontebbana fino a Valbruna-Lussari.
Al km 11+100 si trovava la prima stazione della ex tratta JŽ, la Ratece-Planica (Ratschach-Matten).
Al km 16+093 c'era la stazione di Kraniska Gora (Kronau), notissima località di sport invernali (sede di gare di coppa del mondo di sci), che disponeva nel 1916 di ben 7 binari e 3 tronchini; il binario più lungo, il quinto, misurava 633 metri.

Pianta della stazione di Fusine Laghi

La stazione di Fusine Laghi - Ratshach - Ratece

Da qui il 1° settembre 1966, data di chiusura del tratto jugoslavo, è partito l'ultimo treno per Jesenice. Era il N° 2101 con alla trazione la locomotiva a vapore 17-069 (1-C-1T) di costruzione ungherese e preda bellica jugoslava della 1ª guerra mondiale.
Durante la prima guerra mondiale c'era anche un treno ospedale che effettuava la spola tra questa località (Kronau) e Klagenfurt, essendo questo luogo molto vicino alla parte settentrionale del sanguinoso fronte dell'Isonzo. Il tempo di percorrenza del convoglio era di 7 ore e 30 minuti, compresi cambi macchina, rifornimenti e carico/scarico feriti. La composizione comprendeva, oltre alla locomotiva, un bagagliaio e 8 carrozze a 2 assi e più precisamente 2 carrozze per ammalati, 3 carrozze per feriti e/o convalescenti e 2 carrozze per infettivi; in ogni carrozza c'erano 16 posti per un totale di 128 posti. La partenza avveniva da Kronau alle 12.00, l'arrivo a Klagenfurt era alle 19.30 con fermate a Tarvisio, Arnoldstein e Villach. La trazione era affidata alle macchine di Assling (Jesenice) fino a Tarvisio ed a quelle di Villach da Tarvisio a Klagenfurt.
Ritornando alla linea, al km 16+755 c'era il ponte sul fiume Pischenza lungo una ventina di metri, quindi al km 19+625 la fermata di Wald-Martulik (Gozd-Martulek). Al km 20+596 c'era il primo ponte sulla Sava; fino a qui la linea procedeva con una certa sinuosità ed aveva una pendenza del 9‰ che diventava del 14‰ nei chilometri successivi. Al km 24+824 si incontrava il secondo ponte sulla

Pianta schematica della stazione di Kronau – Kraniska Gora nel 1916

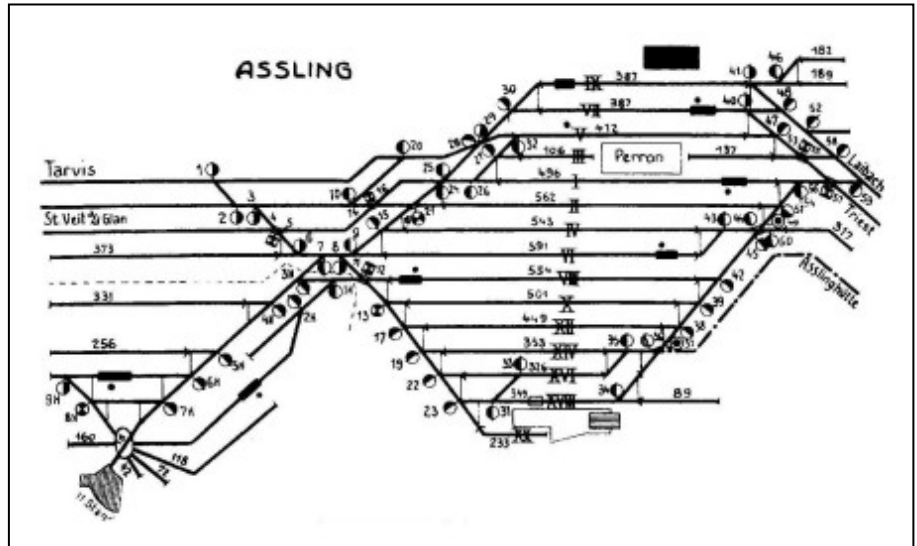
Ferr. Stato — TARVISIO Centrale-FUSINE LAGHI — 15 maggio

D.	STAZIONI	385 misto 2 e 3	4301 misto 2 e 3	4303 omn 2 e 3 ▲	4305 omn 2 e 3	4307 misto 2 e 3
k.	TARVISIO C.. p.	5 50	8 35	10 00	12 45	16 51
7	Fusine in Valrom.	6 05	8 50	10 15	13 00	17 06
9	FUSINE Laghi a.	6 12	8 57	10 22	13 06	17 12
	Jesenice.....a.	....	10 02	....	14 07	18 03
	Lubiana.....a.	....	10 28	....	16 09	20 40

STAZIONI	4302 misto 2 e 3	4304 misto 2 e 3 ▲	4306 omn 2 e 3	4308 misto 2 e 3	386 misto 2 e 3
Lubiana....p.	....	7 18	9 32	14 25	....
Jesenice....p.	....	8 .2	10 29	15 29	....
FUSINE Laghi p.	6 30	9 10	10 50	15 50	17 40
Fusine in Valrom.	6 36	9 16	10 56	15 56	17 46
TARVISIO C.. a.	6 50	9 30	11 10	16 10	18 00

▲ Si effettua fino al 17 settembre.

L'orario del 1933

Sava.
Il ponte metallico sulla Sava n. 1, al momento della chiusura della linea nel 1966, fu smontato e ricostruito presso Podpec sulla linea Presnica-Koper.
Si giungeva così al km 26+097 dove si superava il rio Belza con un ponte di 22 metri. Al km 30+430 si superava il rio Mlinca ed al km 35+100 si trovava la fermata di Birnbaum (Hrusica); in questa zona la linea delle Caravanche sovrappassava la nostra ferrovia con un ponte a forma di galleria.
Tra il 1902 ed il 1905 qui fu impiantata una ferrovia mineraria con scartamento 760 mm a trazione elettrica di 600 V, che fu usata per la costruzione della galleria delle Caravanche; aveva una pendenza dell'8‰ ed un'estensione di 7.975 metri.
La nostra linea quindi arrivava al km 36+930 dove superava il rio Jesenica per giungere così ad Assling - Jesenice al km 38+480.
La linea, che da qui proseguiva per Lubiana, è tuttora in esercizio a binario unico con trazione elettrica a 3.000 V; la catenaria, che è di tipo italiano, è stata installata nel 1964.

Pianta schematica della stazione di Assling – Jesenice nel 1916

La parte di linea in territorio jugoslavo (ora Slovenia) fu smantellata subito dopo la chiusura, mentre quella italiana lo fu tra fine degli anni '80 e l'inizio dei '90.
Durante la seconda guerra mondiale la linea fu bombardata più volte. Il 4 febbraio 1945 fu mitragliato un treno militare tedesco a Tarvisio Boscoverde; una carrozza fu colpita e vi furono 10 morti e 6 feriti tra i militari. Il 19 febbraio fu mitragliato un treno merci a Fusine; esso rimase però indenne. Il 28 febbraio 8 cacciabombardieri attaccarono a Fusine Laghi un convoglio militare distruggendo la locomotiva e causando danni al convoglio. Il 26 marzo fu spezzonato lo scalo di Tarvisio Boscoverde.
La stessa stazione di Tarvisio Centrale fu colpita ripetutamente; il più grave attacco fu quello del 26 marzo che lasciò integri solo due binari. Anche la stazione di Jesenice fu più volte bombardata, tanto da essere quasi completamente distrutta.
Prima di concludere questa breve storia della linea Tarvisio-Fusine-Jesenice, aggiungo alcune curiosità.
Il tempo di percorrenza nel 1888 da Tarvisio a Jesenice era di un'ora e 16 minuti, mentre da Tarvisio a Lubiana era di 3 ore e 20 minuti per una percorrenza di 103 km.
La stazione di Tarvisio Boscoverde fu usata come deposito sussidiario per la trazione e come punto di rifornimento di ghiaccio per i carri frigorifero negli anni '60 e '70.
A Fusine esisteva una breve linea con scartamento di 600 mm che collegava la stazione con una segheria. L'estesa era di qualche centinaio di metri; si ignorano le caratteristiche del materiale rotabile e il tipo di trazione (probabilmente equina).
La Tarvisio-Fusine è utilizzata come pista da fondo durante il periodo invernale.

Denis Carlutti

Materiale rotabile in servizio sulla linea al 31.12.1870

Trazione

Locomotive per treni passeggeri	N° 4	
Locomotive per treni merci	N° 6	

Per un totale di 10 macchine, tutte con tender separato e rodiggio 0-3-0

Trainato passeggeri

Carrozze di 1ª e 2ª cl. (A/B)	N° 4	totale posti 100
Carrozze di 2ª cl. (B)	N° 5	totale posti 128
Carrozze di 3ª cl. (C)	N° 8	totale posti 380
Carrozze di 4ª cl. (E)	N° 10	totale posti 560

Per un totale di 27 carrozze, tutte a due assi, e 1168 posti

Trainato merci

Bagagliai	N° 6
Postali	N° 2
Carri chiusi	N° 46
Carri per carbone	N° 30
Carri per legname	N° 26
Carri aperti	N° 76

Per un totale di 186 carri, tutti a due assi

Mezzi ausiliari

Spazzaneve	N° 2
Draisine	N° 2
Carri di servizio	N° 15

Tutti a 2 assi (gli spazzaneve avrebbero però potuto avere anche 3 assi)

Le amministrazioni che hanno gestito la Tarvisio-Fusine-Jesenice-Lubiana

1870-1871	KRB	
1871-1906	kkStB	(direzione Villach)
1906-1918	kkStB	(direzione Trieste)

Tarvisio-Fusine

1918-1965	FS	(compartimento Trieste)

Fusine-Jesenice-Lubiana

1918-1966	HJŽ/JŽ	(compartimento Lubiana)

Jesenice-Lubiana

1966-1991	JŽ	(compartimento Lubiana)
dal 1992	SŽ	

Bibliografia

Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen Band 1 e 2

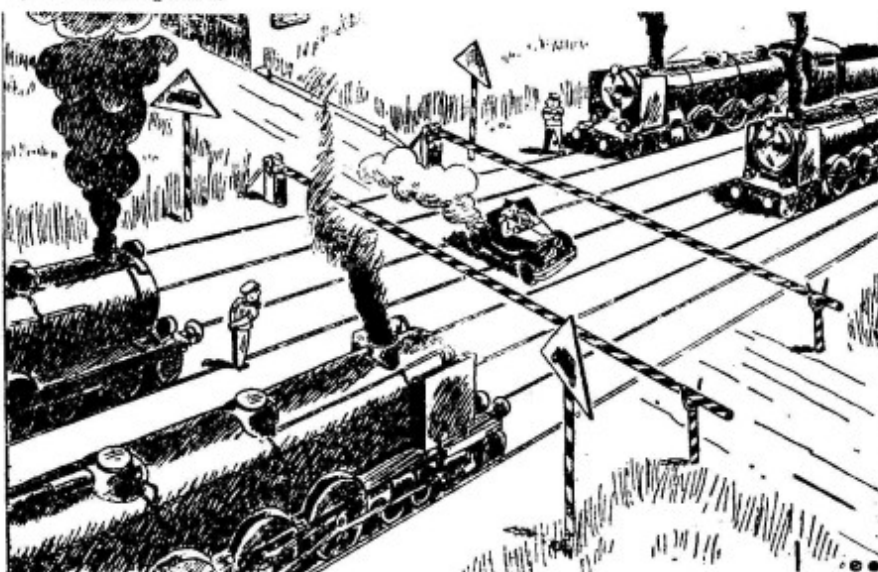
Profilo FS della linea

Qui sotto
Da "la Tecnica Professionale" n° 6 del 1933 una vignetta che è ancora attuale nonostante la soppressione della maggior parte dei passaggi a livello.
E pensare che a quei tempi non c'era il traffico di oggi.

Le "disastrose" ferrovie del Friuli 2

Continuano le polemiche, già segnalate sul numero scorso de **il tender**, sulla situazione delle ferrovie in Friuli.
L'arrivo delle E 464 ha solo minimamente migliorato la situazione: sono ancora poche rispetto ai treni in circolazione ed anche loro soffrono di problemi di gioventù e della scarsa dimestichezza con il nuovo mezzo da parte del personale.
Ora è nato anche un coordinamento dei vari comitati di viaggiatori che sono sorti spontaneamente. Chiedono la garanzia di viaggiare su treni sicuri e che arrivino in orario. Qualcuno ha anche presentato esposti in tribunale, altri stanno valutando le azioni da svolgere per chiedere un risarcimento danni a Trenitalia ogni volta che un treno non rispetta gli orari.
L'assessore regionale ai trasporti si sta interessando per cercare di migliorare la situazione, ma ribatte che deve essere Trenitalia a fornire un servizio adeguato, in attesa che la competenza sul trasporto locale sia affidata alla regione stessa, fatto che dovrebbe avvenire entro l'anno prossimo e che comporterebbe anche la assegnazione della Udine-Cividale alla gestione regionale. Trenitalia ribadisce che sta facendo tutto il possibile per migliorare il servizio assumendo nuovo personale, comperando nuove locomotive e ristrutturando il vecchio materiale.
Intanto si susseguono le segnalazioni di ritardi dovuti a guasti alle locomotive o alle infrastrutture, con treni che si bloccano in linea o che addirittura non partono perché una perturbazione al servizio crea tutta una serie di effetti a catena. Si segnalano anche soppressioni improvvise di treni senza un apparente motivo. A complicare il tutto hanno contribuito anche le nevicate che tra febbraio e marzo hanno interessato principalmente le regioni vicine creando ritardi sui treni a lunga percorrenza.
Probabilmente anche la Ferrovia Udine-Cividale risente di questa situazione perché nel corso dei primi due mesi di quest'anno ha registrato un calo di viaggiatori.
Un altro fatto, tra l'altro occasionale, ha comportato nuove polemiche: infatti una persona segnalava al sindaco di Codroipo ed alla stampa che la sala d'attesa della stazione di questa località era stava trovata chiusa dal proprio figlio, che aveva dovuto così attendere il treno per tre ore e mezza al freddo. Si scopriva poi che il fatto era avvenuto in un giorno di sciopero.

Claudio Canton

(The Humorist - Londra)

Come gli automobilisti vorrebbero veder risolto il problema dei passaggi a livello
(Motor u. Sport)

"Nuova" stazione a Udine

La società Centostazioni ha deciso di ristrutturare la stazione di Udine. I lavori, che sono iniziati alla fine di marzo, prevedono l'eliminazione delle sale d'attesa ed al loro posto la sistemazione della nuova biglietteria, la realizzazione di una specie di galleria con locali destinati a uso commerciale ed espositivo e la creazione di percorsi per i portatori di handicap. Al posto delle ex sale d'attesa verranno create delle "isole d'attesa", dotate di panchine, sparse nella stazione: viene così adottata l'impostazione degli spazi già utilizzata negli aeroporti.

Claudio Canton

Notizie Flash

Friuli

Nel corso del 2003 nell'interporto di Cervignano sono stati movimentati 2.665 carri, in crescita rispetto ai 2.064 dell'anno precedente, per un totale di 300 mila tonnellate di merce.
Claudio Canton

Il 4 gennaio un ladro ruba un'auto, ma è subito intercettato dalla polizia; comincia così un inseguimento a alta velocità che vede infine l'auto travolgere le sbarre chiuse del passaggio a livello di Santa Caterina proprio mentre sta raggiungendo il treno. L'auto viene sfiorata dal convoglio e la polizia è costretta a fermarsi. A questo punto il ladro è costretto ad abbandonare l'auto e a "prendere in prestito" un motorino per tornare a casa dove trova ad attenderlo la polizia che lo aveva riconosciuto. Viene arrestato ed incriminato per tutta una serie di reati, a cominciare da quello di attentato alla sicurezza dei trasporti. Claudio Canton

Nel tardo pomeriggio del 18 gennaio un uomo con la propria auto ha imboccato dal parcheggio della stazione di Latisana la linea ferroviaria in direzione di Cervignano. Dopo aver percorso 500 metri a velocità sostenuta si è dovuto fermare perché l'auto si è guastata; nel frattempo ha incrociato un treno che transitava sul binario opposto. Fermato dalla polizia e dai carabinieri è stato ricoverato in ospedale per accertamenti, ma non ha saputo dare una spiegazzone del gesto. Claudio Canton

Un altro piccolo pezzo della storia ferroviaria del Friuli se ne va.
Sono iniziati i lavori di smantellamento della linea San Giorgio di Nogaro-Palmanova chiusa al traffico e soppressa nel 1999.
Mercoledì 28 gennaio una squadra di operai di RFI ha iniziato a rimuovere binari e traversine, iniziando dal tratto tra il passaggio a livello con la S.S. 14 e quello con la strada che va dalla S.S. 14 alla frazione di Villanova. Michele Orlandi

A fine gennaio sono cominciati per i macchinisti del presidio Divisione Passeggeri di Udine i corsi per l'abilitazione alla condotta delle E 402B, in vista di un probabile loro futuro utilizzo alla testa dei treni della PAX sulla tratta Venezia-Tarvisio. Gli stessi macchinisti, forse nel prossimo autunno, dovrebbero (il condizionale è d'obbligo visti i "chiaroscuri ferroviari") essere abilitati anche alla guida degli ETR 500 (serie '92 e politensione) che ora giungono regolarmente a Udine. Gianni Viel

Alle 4.30 del 7 marzo i macchinisti di un treno merci in transito sulla linea Palmanova-Cervignano hanno notato qualcosa in mezzo ai binari in prossimità di un passaggio a livello di Sevegliano; pur agendo sulla rapida non sono riusciti ad evitare di travolgere un motorino abbandonato tra le rotaie. Non si sa se si è trattato di una bravata di qualcuno che ha rubato e poi abbandonato il mezzo o se una persona, che stava tentando di attraversare il p.l. regolarmente chiuso, sia stata spaventata dall'arrivo del convoglio con conseguente fuga ed abbandono del motorino.
Claudio Canton

Il 7 marzo un macchinista ha salvato la vita ad un aspirante suicida; infatti, accortosi che un uomo si aggirava vicino ai binari nei pressi di Bivio Vat, ha chiamato la Polfer che è intervenuta proprio quando la persona stava per compiere l'insano gesto. Claudio Canton

Il tracciato della Cormons-Redipuglia, tratta ferroviaria che avrebbe dovuto tagliare l'ansa di Gorizia sulla Udine-Trieste, iniziata negli anni '50 e completata nelle opere stradali negli anni '80, ma poi mai armata, sarà ceduto da RFI alla provincia di Gorizia che ha intenzione di demolire i viadotti di Cormons e Fogliano e di utilizzare parte del tracciato per costruire la circonvallazione di Mariano del Friuli e parte per farne l'ennesima pista ciclabile su ex o mai finite ferrovie. Claudio Canton

Per restare in tema di piste ciclabili, una è in costruzione su un tratto, che va dai pressi di Colloredo di Monte Albano ai pressi di Fontanabona, della mai completata ferrovia Udine-Buia-Maiano, mentre anche il comune di Villa Santina propone di costruirne una sul sedime dell'ex linea ferroviaria che univa questa località a Tolmezzo. Inoltre questo comune ha dato l'avvio al primo lotto dei lavori per la riparazione del fabbricato della ex stazione. Claudio Canton

Nella stazione di Udine sarà realizzato un luogo dove ricoverare e pulire l'Eurostar per evitare il suo ritorno a Mestre ogni giorno (vedi numero scorso). Claudio Canton

La società Ferrovie Real Estate, che ha sostituito Metropolis, ha il compito di valorizzare e alienare le strutture dismesse dalle FS. Nel caso della vecchia Pontebbana, molti immobili sono già a suo carico, ma altri sono ancora di RFI. Il villaggio ferrovieri di Tarvisio Centrale è uno di questi e sarà messo in vendita entro la fine dell'anno. Anche il Ferro Hotel di Pontebba è in vendita: il comune di questa località sta pensando di utilizzarlo come albergo per incrementare l'offerta turistica della zona in previsione della costruzione della cabinovia per il centro turistico di Passo Pramollo. Claudio Canton

La regione ha stanziato 630.000 euro per il completamento delle opere di ripristino del raccordo industriale Carnia-Tolmezzo. Sarà completata la sostituzione dei binari, eseguita la manutenzione di alcuni manufatti e comperati alcuni binari dello scalo di Carnia, inoltre un casello sarà recuperato ed un altro demolito.
Claudio Canton

La commissione trasporti del Parlamento europeo ha approvato un emendamento che definisce il tracciato del Corridoio 5. Si svilupperà sulla direttrice Venezia-Ronchi Sud-Trieste-Divaccia-Capodistria-Lubiana-Budaperst-confine ucraino.
Claudio Canton

RFI installerà barriere antirumore lungo la Pontebbana e la Pedemontana nel comune di Gemona. Infatti il viadotto ed il terrapieno su cui sorge la nuova stazione di Gemona sono stati dotati di tali barriere durante la costruzione solo nella zona centrale. Ora la loro posa riguarderà le altre zone nelle cui vicinanze sorgono abitazioni, ma l'intervento avrà tempi lunghi: il completamento è previsto entro 9-15 anni, secondo il luogo. Claudio Canton

Anche il deposito locomotive della FUC è finito nel mirino dei "vicini di casa". Qualcuno ha anche presentato un esposto alla Procura che ha aperto un'inchiesta. Si lamenta per l'inquinamento dell'aria e acustico prodotto, a suo dire, dai treni e dall'officina della ex Veneta e più in particolare delle locomotive lasciate accese per molte ore per testare i motori e che pertanto sarebbe necessario spostare il deposito in zone meno abitate. Sistemi Territoriali, che gestisce, la linea ribatte che le automotrici sono accese solo mezz'ora, o al massimo 45 minuti, prima dell'entrata in servizio e che sta acquistando nuovi rotabili con meno emissioni e più silenziosi. E se ultimamente c'è stato qualche disagio, esso è dovuto agli inderogabili lavori di rifacimento dei binari, che ha comportato la loro esecuzione in ore notturne sulla linea per non interrompere il traffico e durante il giorno per quelli del piazzale (quindi si presume che le macchine sempre accese fossero quelle operatrici. N.d.R.); infine il passaggio dei "molti" treni merci è stato necessario per il trasporto dei materiali utilizzati per i lavori.
Claudio Canton

Sistemi Territoriali, che ha ottenuto il certificato di circolabilità sulla rete RFI, gestirà il trasporto delle barbabietole prodotte nella Bassa Friulana fino allo zuccherificio di Pontelongo (Padova). Nello zuccherificio sarà costruito uno scalo raccordato alla linea Adria-Mestre. Il tutto avrà un costo di 1.200.000 euro messi a disposizione dalla regione Veneto (400 mila), dalla Società Italiana Zuccheri (300 mila), dalla provincia di Padova, dal Comune di Pontelongo e da Sistemi Territoriali. Claudio Canton

E' in corso l'opera di smantellamento dello scalo Gervasutta di Udine.
Valter Paoluzzi

Italia

Le Ferrovie del Gargano hanno ricevuto il 29 marzo il 1000° autobus prodotto dalla De Simon di Osoppo su meccanica Scania. Le Ferrovie del Gargano sono clienti della ditta friulana già dal 1988, perché gestiscono anche le autolinee della provincia di Foggia, con tratte che raggiungono anche le province limitrofe.
Claudio Canton

La regione Liguria multerà Trenitalia per non aver rispettato i parametri dell'accordo per il trasporto regionale: quasi l'89% dei treni viaggia infatti in ritardo, i livelli minimi di pulizia non vengono rispettati e gli orari 2004 sono stati modificati senza il preventivo accordo con la regione. La multa dovrebbe aggirarsi sui centomila euro. Alessandro Fanutti

La regione Veneto ha pubblicato il bando con cui mette a gara uno dei due lotti in cui è stato suddiviso il servizio di trasporto ferroviario regionale, suddivisione basata sulle direttrici di traffico.
Il primo lotto corrisponde a circa il 75% dei servizi oggi svolti da Trenitalia in tutto il Veneto, con sforamenti anche in Friuli per le tratte Venezia-Latisana, Treviso-Sacile e Venezia-Sacile. Alessandro Fanutti

La divisione Cargo sarà scorporata da Trenitalia e diventerà una società autonoma. Roberto Vassilich

Trenitalia ha ordinato ad Alstom Ferroviaria 12 nuovi convogli Pendolino, per un valore totale della commessa di 238 milioni di euro. Le consegne avverranno tra ottobre 2006 e settembre 2007; i treni verranno costruiti nello stabilimento di Savigliano, avranno una velocità massima di 250 chilometri/ora, una capacità di 430 passeggeri e saranno dotati delle più avanzate tecnologie per il collegamento Internet senza fili.
I nuovi Pendolini andranno ad incrementare la flotta di Trenitalia dedicata all'alta velocità, che annovera oggi 40 Pendolini e 60 ETR 500.
Di recente, Alstom Ferroviaria ha ricevuto anche l'ordine per la fornitura di 14 Pendolini per la società Cisalpino, al fine di incrementare l'offerta ferroviaria tra Italia e Svizzera; entro breve, sotto le insegne della Cisalpino passeranno tutti gli attuali convogli passeggeri tra i due Paesi, quindi anche quelli a composizione ordinaria, per i quali le carrozze riceveranno i nuovi colori sociali.
Alessandro Fanutti

Dal 1° marzo è stato introdotto il divieto di fumo su tutti gli Eurostar e su 18 nuovi Intercity. Tale divieto verrà esteso a tutti gli Intercity che riceveranno in dotazione le carrozze riammodernate. Claudio Canton

Europa

Treno da Guiness dei primati in Svizzera: la notte tra il 10 e l'11 gennaio ha infatti circolato tra Muttenz e Thun un convoglio di prova lungo ben 1,5 chilometri, del peso di 4.000 tonnellate, composto da 53 vagoni per il trasporto di carri armati (dei quali 36 carichi), da 36 carri vuoti per i cereali e da una carrozza per misurazioni. Titolari del mega treno, tre locomotive Re 460, rispettivamente in testa, a metà ed in coda al convoglio, queste due ultime telecomandate dalla prima.
Scopo della prova era quello di valutare la fattibilità di queste composizioni in vista dell'apertura della NFTA, la nuova ferrovia trasversale alpina; attualmente, la lunghezza massima dei convogli "ordinari" sulla rete della SBB è di 750 m.
Alessandro Fanutti

Nel 2003 il 95% dei treni svizzeri è arrivato in stazione con meno di 5 minuti di ritardo, l'81% è arrivato puntuale ed il 91% dei treni merci ha accumulato al massimo 30 minuti di ritardo.
In particolare, nelle fasce di maggior traffico, dalle 6 alle 9 e dalle 16 alle 19, il 94,5% dei treni passeggeri è arrivato entro i 5 minuti di ritardo ed il 76% è arrivato a destinazione in perfetto orario. Alessandro Fanutti

Nuovo record di traffico al porto di Capodistria, che nel 2003 ha movimentato circa 11 milioni di tonnellate di merce, ovvero +17% rispetto all'anno precedente: questo nonostante la precarietà delle vie di comunicazione che raggiungono il porto istriano, quali la mancanza di un'autostrada diretta ed una linea ferroviaria a semplice binario e con notevole pendenza. Il porto di Trieste, invece, continua a perdere traffici, in particolare nel settore contenitori, con una ferrovia Pontebbana nuova di zecca e dalle ampie potenzialità non sfruttate. Alessandro Fanutti

Dall'inizio di marzo, i due Euronight che collegano Vienna con Bregenz sono stati dotati delle nuove carrozze letto con doccia negli scomparti-

menti, al fine di migliorare l'offerta di quello che è il collegamento interno austriaco più lungo.
I due convogli notturni, che assicurano anche il servizio auto al seguito dalla capitale a Feldkirch, sono numerati EN 246 ed EN 247; oltre alla particolarità di avere una classificazione internazionale pur seguendo un percorso interno, anche i nomi sono alquanto particolari, Tourismusfernsehen TW1 e Austria.com.
Alessandro Fanutti

Resto del mondo

La Compagnia delle ferrovie del centro, gestore, privatizzato nel 1987, delle linee superveloci Shinkansen, che collegano Tokyo ai maggiori centri del centro e del sud del Paese - Kyoto, Osaka, Kobe e Hiroshima, fino all'isola meridionale di Kyushu - si è scusata per i dodici secondi complessivi di ritardo accumulati in un anno da tutti gli Shinkansen su linee lunghe 1.500 chilometri, con convogli che si susseguono ogni 15 minuti circa. «L'obiettivo è arrivare a zero secondi, senza rinunciare alla sicurezza», è stato precisato.
I record precedenti di puntualità, di 24 e 18 secondi, erano stati registrati nel 1997 e nel 2001.
Al termine di ogni corsa il capo controllore comunica se il treno è in perfetto orario o se ci sono dei ritardi. Le rarissime volte che i ritardi ci sono, sono quasi sempre più brevi delle parole di scuse che vengono immancabilmente offerte dalla compagnia agli esigenti passeggeri.
Claudio Canton

Trainwatching

La locomotiva E 656.257 della divisione Cargo, attrezzata per i servizi di interscambio con la Slovenia è diventata una E 655, nell'ambito della ristrutturazione di queste locomotive per i servizi merci. Carlo Pravisano

In gennaio in una occasione i treni 700 Mestre-Udine e 709 Udine-Mestre "Canova" sono stati trainati da una coppia di E 402A in comando multiplo. Sotto scorta dei "vertici" della Divisione Passeggeri di Venezia sono state effettuate prove valutative sull'utilizzo della doppia trazione per questo tipo di locomotive per aumentare le prestazioni delle E 402A sulle linee di valico. Gianni Viel

Il 3 marzo sulla Pontebbana sono transitate le carrozze RFI "Talete" e "Aldebaran", trainate dalla E 444.098. Hanno effettuato prove e rilievi ai binari come treni 26404 Mestre-Tarvisio e 26403 Tarvisio-Udine. La sera sono state ricoverate nelle platee lavaggio della stazione di Udine ed il giorno dopo sono tornate a Mestre.
Gianni Viel

La ALn 772.1033 del Museo Ferroviario Piemontese è stata trasferita presso la Metalmeccanica Milanesio di Moretta per essere riparata e quindi usata per treni storici.
Si riparla anche del ripristino della 691.022 attualmente esposta al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Roberto Vassilich

Binario Internet

Eravamo abituati a trovare su Internet dei siti relativi alle varie amministrazioni ferroviarie pubbliche o private, a società che gestiscono particolari linee di interesse turistico, ai costruttori di locomotive, carri o carrozze, ma mai si pensava di trovare un sito dedicato ad una singola locomotiva, o meglio ad un gruppo assai numeroso derivato da un singolo modello.
Stiamo parlando della lok universale BR 145, immatricolata come amministrazione principale sotto le DB, ma ormai diffusa con le sue varianti in tutta Europa, sia a livello ex pubblico che privato, tanto da considerarla ormai una monopolista dei nostri binari.
Il sito risponde all'indirizzo www.br145.de, è in tedesco e subito nella home page viene messo in evidenza che il sito è privato, non ha nessun collegamento con le DB e lo scopo è quello di aiutare i macchinisti che guidano queste macchine, ma anche costituire un Treffpunkt, "luogo di ritrovo", di tutti gli appassionati dei gruppi 145, 146, 152, 182, 185 e 189 che sono derivati dal prototipo iniziale.

Una 145 DB, capostipite di una generazione di locomotive (foto Surf2000)

Il sito è veramente ricco di notizie e di immagini: ci sono addirittura le fotonews, giorno per giorno, con fotografie di locomotive ritratte un po' dappertutto in Europa.
Tra le pagine del sito si scopre così la vastissima paletta di colori che coprono queste locomotive, da quelli originali delle ferrovie ex statali, alle varie livree pubblicitarie, per passare alle tinte inedite delle società private, GySev, Metrorom, Railion, Rail4Chem, Connex, Dispolok, Bls, ecc. (impossibile citarle tutte, ormai se ne perde infatti il conteggio).
Interessanti le inedite immagini delle Taurus "immatricolate" sotto la DB come gruppo 182, oppure la livrea delle 145 della Bls, con grandi scritte "connecting Europe", a significare la loro funzione di collegamento tra il nord ed il sud Europa via Lötschberg.
Non mancano poi dettagliate descrizioni sulle caratteristiche tecniche delle varie versione della lok universale, unitamente al calendario delle revisioni periodiche di ogni singolo pezzo, con la precisazione della data di effettuazione e del loro deposito di assegnazione. Alessandro Fanutti

Le novità modellistiche del 2004

La consueta carrellata delle novità modellistiche, che vengono presentate in queste pagine, quest'anno non può prescindere dalla situazione societaria della più importante casa modellistica per il nostro mercato. Per il 2004 RIVAROSSI, aveva presentato un catalogo in cui erano annunciati molti modelli: oltre a quelli non consegnati nel 2003 (E 402A, Gr 740, E 656, E 428 Iª serie, ecc.) aveva in serbo per quest'anno un'altra 740, la 282, annunciava le sogliole 206 e 207, l'E 428 aerodinamico castano isabella, una E 652 livrea XMPR, una E 656 livrea XMPR una E 645 castano isabella con modanature, una E 646 XMPR; inoltre avrebbero dovuto veder la luce le carrozze inox della SNCF, erano previste altre sfornate di carrozze tipo Z in livrea XMPR e tipo X in livrea rosso fegato e carrozze corbellini nelle livree castano isabella e grigia sia a due assi sia a carrelli. Purtroppo la situazione societaria è molto delicata; allo stato attuale si sta procedendo al concordato preventivo che è il passo che si tenta di effettuare prima di dichiarare il fallimento vero e proprio. Questo passaggio ha comportato come primo effetto la messa in cassa integrazione dei dipendenti della società e la sospensione di ogni tipo di produzione. Attualmente sono presenti un magazziniere ed un custode nello stabilimento di Isola Vicentina e gli addetti commerciali e quelli del servizio post vendita nella sede di Brescia. Alla luce di tutto ciò e per le informazioni che abbiamo raccolto sarà difficile che quest'anno veda l'uscita di novità della casa nazionale, se tutto va bene forse per Natale uscirà qualche cosa, ma resta solo un'ipotesi. Per completezza d'informazione va detto che al momento attuale le offerte pervenute per l'acquisto del gruppo Lima sono quelle dell'inglese Hornby (la più consistente e quindi quella ritenuta più valida) e delle principali case concorrenti sul mercato europeo vale a dire Roco e Märklin anche se queste ultime sono molto inferiori e pertanto non hanno molte possibilità di successo. In ogni caso se passa l'adesione al concordato da parte dei creditori nell'assemblea convocata per il 16 aprile e tutto procede con regolarità, il giudice che ha in mano la pratica può deliberare la vendita del gruppo entro il 30 giugno, accorciando quindi i tempi di attesa per vedere un nuovo modello con marchio Lima o Rivarossi. Speriamo bene, altrimenti il fermodellismo italiano entrerà in una fase di pericolosa involuzione perché nel bene e nel male la casa nazionale è quella che produce la maggior parte del materiale rotabile FS, soprattutto quello motore, e senza una produzione di modelli di locomotive è difficile che il resto delle produzioni abbia un adeguato sbocco e seguito.

Passiamo ora agli altri produttori che propongono per l'anno in corso una serie di novità abbastanza nutrita. Cominciamo dalla ACME che sembra sia la ditta che più si prodiga per occupare gli spazi lasciati vuoti dal gruppo Lima-Rivarossi: dall'inizio dell'anno sono già uscite molte versioni delle belle carrozze 33000 e in questi giorni sono arrivate le carrozze tipo Y, nelle livree castano (cofanetto con 1ª cl., mista 1ª/2ª cl. e 2ª cl.), rosso fegato di 1ª cl. e grigia di 2ª cl. cuccette con logo sperimentale. Seguiranno entro poco tempo le carrozze tipo 23000, i bagagliai e le carrozze ristorante, tutto questo entro l'estate, periodo in cui dovrebbe essere pronto anche il locomotore D 461, primo rotabile motorizzato della giovane ditta milanese. Seguiranno anche le carrozze 33000 con carrelli Abm e le carrozze tipo 1957, oltre alle carrozze tipo 1932 e 1936. Come si vede un programma abbastanza ricco di rotabili che andrà a colmare vuoti molto ampi nella riproduzione di rotabili FS.

La confezione delle carrozze tipo Y in castano della ACME

Le carrozze tipo 33000 e similari sono prodotte in Italia e assemblate nello stabilimento CM (Costruzioni Modellistiche) di Bitonto (BA); ciò comporta una saturazione della capacità produttiva e pertanto non sono previste a breve novità con marchio LASER, che venivano colà prodotte.

ROCO, altro marchio molto diffuso, continua a farci aspettare le carrozze Gran Confort che stando ai campioni già visti sono veramente belle. Dopo tre mesi di continui rinvii si parla di una loro uscita sul mercato entro aprile: staremo a vedere. Nel frattempo è uscita una riedizione del carro Ks, questa volta con un carico di manufatti in cemento marchiati PEPE, al vero destinati alla costruzione delle linee AV. Nei mesi scorsi sono usciti i modelli delle loco D 345 in livrea XMPR (che differiscono per il numero di servizio e per alcune varianti nella verniciatura) e la locomotiva E 645 livrea castano con logo XMPR. Nei prossimi mesi saranno disponibili nuovamente le carrozze centoporte nelle versioni di 2ª classe e miste, prima e seconda classe, nelle livree grigie di epoca IV e castano isabella di epoca III, una serie di carri merci, quali un carro canguro con semirimorchio DANZAS, un set di tre carri tipo E con telone, ed un carro Rils telonato a carrelli. Sono state annunciate per il futuro ben tre nuove locomotive, e precisamente: E 464, E 405 e D 343, usciranno a partire dalla fine del 2004 a cadenza annuale: speriamo sia vero, visto il ritardo nella consegna delle già citate Gran Confort.

Restando nel tema delle carrozze è oramai imminente l'uscita delle tanto attese carrozze tipo 33000 di OS.KAR: dovrebbero essere disponibili subito dopo Pasqua, avremo modo così di confrontare uno stesso modello di carrozza prodotto da due diversi marchi, apprezzando e criticando le diverse filosofie costruttive. Que-

ste seguono l'uscita appena avvenuta dell'ennesima edizione del carro Rgmms, con un carico di 8 tubi, e del carro Remms in livrea gialla per treni cantiere.
Nelle scorse settimane è uscito un modello di un filone che sarà molto sfruttato in futuro: da PIKO è arrivato un locomotore BR 216 in livrea rosso bianco della SERFER, al vero utilizzato sui cantieri Alta Velocità al traino di treni di servizio. Assieme a questa macchina, sempre da Piko, è arrivata una nuova edizione dell'ormai datato carro F. Alla BR 216 (che essendo un modello della linea Hobby ha un prezzo molto interessante, circa 60,00 €), in futuro dovremo avere anche il piccolo automotore Kö I sempre immatricolato Serfer. Inoltre sono previste altre riproduzioni di macchine appartenenti alle nuove ditte che si stanno affacciando sul mercato della trazione merci nel nostro paese. In particolare MEHANO ha annunciato la riproduzione delle sue belle locomotive Vossloh G 2000 nelle livree della ACT, delle Strade Ferrate Meridionali, della SBB Cargo e della Sistemi Territoriali, quest'ultima più interessante per noi in quanto operante nel basso Veneto ed in futuro anche alla trazione di treni di barbabietole da Cervignano a Pontelongo (vedi anche notizie flash).
Grazie all'importatore DOC MODELS quest'anno è già uscita da LILIPUT, in quantità molto limitata, una riedizione del locomotore da manovra 218.6098 FS, modificato in alcuni particolari: ora è dotato di illuminazione dei fanali e di presa NEM per decoder digitale (al vero questa macchina ha terminato la sua carriera sui binari di Udine, dove è stata anche demolita. N.d.R.); lo stesso locomotore sarà proposto in futuro come 225. 6013, ricevendo così una seconda numerazione come al vero; seguirà in futuro la versione FS della celebre rincalzatrice Matisa, prevista per l'estate.
Con i marchi TRIX e MÄRKLIN sono previste alcune referenze che altro non sono che modelli già prodotti ed ora riproposti al nostro mercato. Avremo l'ennesima confezione con carri F, G ed E in ep. III leggermente sporcati e con nuovi numeri di servizio (in uscita in questi giorni), una coppia di carri Eaos con carico di rottami e sporcati, una confezione con tre carri, un F un G ed un pianale caricato con una Fiat 500 in ep. III, un carro pianale senza sponde con carico di brame di acciaio e poi ancora una confezione di carrozze tipo Z in livrea XMPR, una locomotiva E 424 digitale in livrea XMPR: tutto questo con marchio Märklin. Poi ci sono una serie di tre carri tramoggia Uapps di cui due SNCF della TRANSCEREALES ed uno FS della MONFER, la Gr 460 con altro numero di servizio e leggermente sporcata, e, novità più interessante, il piccolo locomotore da manovra 213 in livrea verde con decoder già installato. Tutti questi modelli sono previsti sia a marchio Märklin sia a marchio Trix per le versioni in c.c..
Interessante la novità proposta da KLEINMODELLBAHN, vale a dire la locomotiva Gr 729, preda bellica derivante dal gruppo 170 delle KKstB austriache, che dovrebbe essere pronta alla fine dell'estate.
BRAWA propone ancora una confezione di tre carri Interfrigo di cui uno immatricolato FS, una di tre carri frigo di cui due della MIGROS con marcatura FS e niente di più.
Per la scala N la calma è piatta, non è prevista nessuna novità da parte di nessun marchio.
Come si vede per quest'anno avremo tante riedizioni, tante nuove numerazioni e tante ricoloriture, di novità vere e proprie restano in ultima analisi quelle proposte da Acme (carrozze tipo Y, carrozze delle serie 23000 e 32000, locomotiva D 461) e le carrozze Gran Confort di Roco. In definitiva meno novità vere rispetto agli anni precedenti, complice la fine (speriamo temporanea) della produzione Lima/Rivarossi. In compenso la minestra riscaldata è sempre abbondante per cui se vi avanzano alcuni euro, con questa panoramica sapete come potrete spenderli. Buone spese a tutti.

Angelo Rigon

Mercatino

CEDO le seguenti riviste: ITALMODEL dal n° 211 a 233 più 179, 181, 187, 188, 190, 209; H0 RIVAROSSI dal n° 1 al 61 più 44, 61; I TRENI dal n° 1 al 277; MONDO FERROVIARIO dal n° 1 al 78, dal n° 92 al 115, dal n° 10 al 127, dal n° 162 al 174; TRENI E PLASTICI dal n° 1 al 8 più 10; VOIES FERREES ediz. italiana dal n° 1 al 29, ediz. francese dal n° 1 al 8; FERMODEL NEWS dal n° 1 al 25; FERROVIE CLUB dal n° 1 al 4; i seguenti libri: G. Cornolò – LOCOMOTIVE A VAPORE; W. Finkbohner – LE VIE DEL TICINO; D. Puiboube – TRENI ELETTRICI IN MINIATURA; CIFI-FS – VI LA LOCOMOTIVA A VAPORE; B. Porta - LA FERROVIA MENAGGIO-PORLEZZA 1884-1966; le seguenti enciclopedie: MODELLISMO FERROVIARIO (11 vol.), IL MONDO DEI TRENI (7 vol.), TRENI DA LEGGENDA (16 fascicoli a schede); e cataloghi di varie marche. Bruno Cappelletti, tel. 0432677649 h.s..

CEDO Rivarossi 1219 - Loco vapore Helsler (USA); Rivarossi 1224 - Loco vapore 0-8-0 Indiana Harbor Belt R.R.; AHM 5161 D.P.R.R. - GG1 4935 PENNSYLVANIA; AHM 5161 CONRAIL - GG1 4800 CONRAIL (serie speciale per Bicentenario USA); Electrotren 813 - Carro con botti Osborne (serie numerata); Märklin 8800 - Br 80 (scala Z).
Roberto Chiandussi, tel. 0432500714, 3389766754.

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 32– Anno 9 (N° 1 / 2004)
Allegato al Supplemento N° 1 al N° 1 – Febbraio 2004 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96 - Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio